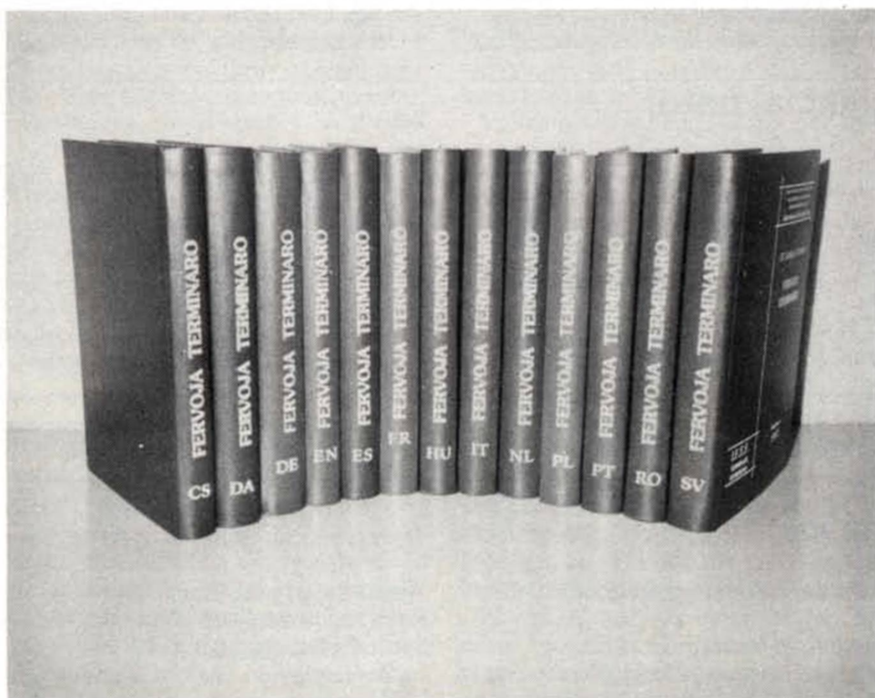
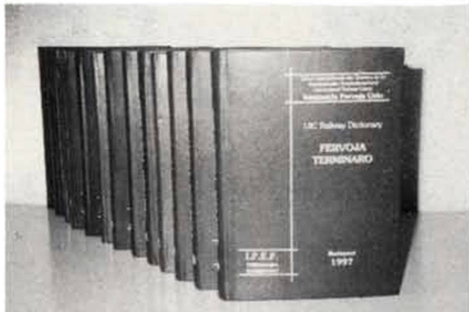


INTERNACIA FERVOJISTO

1997 · 3



Grava rezulto en la terminara laboro



Dum la ĵus okazinta estrara kunsido de IFEF la vicprezidanto nome de sia landa asocio kaj fervojo MÁV prezentis 13 fervojajn terminarojn surbaze de la 2a eldono de RailLexic CD-ROM, bele bindigitaj libroj. Ĉiuj 13 terminaroj estas dulingvaj, Esperanto/nacia lingvo + nacia lingvo/ Esperanto. La hungaraj kolegoj decidis presi ĉiujn terminarojn kaj esperas, ke la landaj asocioj, kies lingvoj aperas en ili, aĉetos stokon. Bedaŭrinde la RailLex-komisiono nun havas novan gvidanton kaj malbonan ekonomion, tial estas necerte, kiam aperos la 3a eldono. Pro tio estas eĉ multe pli grave, ke ni nun finfine havas rezulton de la laboro, kiun faris dum jaroj la faka komisiono. Ni tre kore danku al niaj hungaraj kolegoj pro tiu gravega atingo.

La 13 lingvoj estas: brita, ĉeĥa, dana, franca, hispana, hungara, germana, itala, nederlanda, pola, portugala, rumana kaj sveda.

La terminaro kostas 30 DEM, kaj vi povas mendi ĝin ĉe:
s-ro inĝ. István Gulyás, Rákos ut. 98.I.9., HU-1155 Hungario.

Redakciaj notoj

La espero esprimita en n-ro 2, ke por ĉi tiu n-ro abundu materialo, plenumiĝis. Eĉ kolegoj en Ĉinio, Hindio kaj Rusio, de kiuj landoj ni nur malofte aŭ neniam vidis kontribuaĵojn, sendis artikolojn. Ni kore dankas al ĉiuj kontribuantoj.

S-ro Horst Theurich sendis artikolon kun interesaj ideoj pri plibonigo de nia organiza laboro, sed pro ĝia amplekso ni ne povas publikigi ĝin. S-ro Theurich certe dum la 49a IFK trovos okazon prezenti siajn ideojn.

En n-ro 1997.1 ni enkondukis la kolumnon *Pri la lingva nivelo de IF*. Ekde ĉi tiu numero la eksredaktoro de IF, s-ro E. Henning Olsen, promesis redakti ĝin, pro kio estas tre dankema la redaktoro.

Frontpaĝo: 13 fervojaj terminaroj nacilingvo/Esperanto kaj Esperanto/nacilingvo (vidu supre).

Enhavo

Grava rezulto en la terminara laboro *34*
49a IFK *35*
Jarraporto de la sekretario *37*
Pli luma horizonto por la fervojo? *39*
Tra regiono de la iamaj gnomoj *40*
Grava sciigo *40*
Ĉina trajno atingis 212,6 km/h *41*
E-bibliotekoj kaj -muzeoj *41*
Venu al fervoja stacidomo… *42*
Aparta kupeo por virinoj *42*
Pri la lingva nivelo de IF *43*
Specialaj fervojaj biletoj *44*
La Bergenfervojo *44*
Urala ĉeffervojo *45*
Niaj jarkunvenoj *45*
Post striko *47*
Fervoja antologio *48*

49a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)
10a-17a de majo 1997 KOŠICE, Slovakio



Adreso: Inĝ. Magdaléna FEIFIČOVÁ
A. Bernoláka 25/5, SK-01001 Žilina
Bankkonto: 40934040/7500, SWIFT: CEKOSKBX
ZIL ČSOB, Legionárska 1,
SK-01001 Žilina
Inĝ. Magdaléna FEIFIČOVÁ,
A. Bernoláka 25/5, SK-01001 Žilina
Poŝtkonto: 064274-0014240-005/6500, Poštová banka, P.O.Box B-113, SK-01203-Žilina
Inĝ. Magdaléna FEIFIČOVÁ,
A. Bernoláka 25/5, SK-01001 Žilina
Kongresejo: Dom umenia (Domo de Arto) kaj hotelo SLOVAN

Lastaj informoj antaŭ la forveturo al la 49a IFK

Ankoraŭ en duono de marto LKK havis grandegajn zorgojn, ĉar anstataŭ dezirataj sepcent kaj kalkulitaj tricent da partoprenontoj de la 49a IFK en Košice ni havis nur 120 aliĝilojn en Ĵilina. Nun, komence de aprilo, ni estas jam iom pli gajaj, ĉar la nombro de aliĝiloj proksimiĝas al ducent. Tamen, ankaŭ surbaze de instigo de la IFEF-estraro, estis nuligitaj la tuttaga ekskurso B al Krásna Hôrka kaj la duontaga ekskurso D al Prešov, al kiuj aliĝis ne sufiĉa nombro de ekskursanoj, kaj kiuj estis prezentitaj por eviti tro grandajn grupojn kun longa restado en hoteloj pro manĝado. LKK povas certigi al ĉiuj mendintoj de la nuligitaj ekskursoj, ke la kvalito de la okazontaj ekskursoj estas samnivela kaj prezentos interesaĵojn de Orienta Slovakio. LKK permesos al si ŝanĝenvicigi la mendintojn de la ekskursoj B resp. D al la ekskursoj A al Bardejov resp. C al košicea vapora fervojo.

Ĝojigas nin ankaŭ sukcesoj. La plej granda estas ke la kongreso okazos sub aŭspicio de la ministro de transporto, poŝtoj kaj komunikiloj. Nia kongreso estas enskribita al la festo *Tago de Košice* kun riĉa programo, kiu finiĝas ĝuste dimanĉon.

La kongresan inaŭguron partoprenos ankaŭ reprezentanto de Fervojoj de Slovaka Respubliko ŽSR, direktoro de la košicea fervoja divizio, kaj sinjoro vicurbestro, sed ni ne forgesu gaston tiel karan, kiel estas la trezoristo de FISAIC, sinjoro Jakob Tschanz.

Dank' al instigo de nia hungara kolego d-ro Imre Ferenczy kaj helpe de košicea radioamatoro sinjoro Illéŝ ni povos kontaktiĝi dum la kongreso kun la tuta mondo.

Valora poŝtkarto kun kongresa motivo, sed en limigita kvanto, do filatela raraĵo, estos eldonita speciale okaze de nia kongreso fare de la filatela organizaĵo TEMAFILA en Ĵilina. Vi povos ĝui sur viajn poŝtaĵojn unikan slovakan poŝtmarkon, eldonitan pasintjare, kiu prezentas la unuan ĉevalan fervojon el Bratislava al Trnava. Dum la lasta kongresa tago, do dum vendredo, oni povos uzi belegan kongresan porokazan poŝtstampilon, kiun propagandcele uzos la košicea poŝto n-ro 21.

Nepre ni devas atentigi ĉiujn kongresontojn, kies antaŭpago ankoraŭ ne atingis nin, ke fine de monato aprilo estos fermita la poŝtbanka kongreskonto. Post tiu tempo oni tie ne plu akceptos pagojn. Ankaŭ aliaj sendu siajn pagojn tiel, ke ili venu al la konto en merkata banko ČSOB ĝis fino de aprilo.

Ni ankaŭ atentigas ĉiujn, ke al LKK oni devas ĉe alveno pagi reston de la sumo, skribitan en senditaj konfirmleteroj.

Rezervitajn malmultekostajn manĝojn oni povos mendi kaj antaŭpagi unu tagon antaŭe surbaze de proponlisto por la sekvonta tago kontraŭ certigita sumo en informejo.

En nuna periodo LKK dividas konkretajn

kongresajn taskojn al siaj helpantoj, tre diligente laboras pri kongresa libro, fincertigas ĉiujn programerojn, el kiuj kelkaj devis esti ŝanĝitaj, sed laŭ ĉio al pli bona stato, kiel vi povos vidi el la sekva provizora kongresa programo:

Programo de la 49a IFK en Košice 10.- 17.05.1997

Ve 09.05	08.00-20.00	Akceptejo kaj informejo	SLOVAN
	08.00-20.00	Libera ĝuo de la programo enkadre de la festo *Tago de Košice*	urbocentro
Sa 10.05	08.00-19.00	Akceptejo kaj informejo	stacidoma kunvenejo
	08.00-19.00	Libera ĝuo de la programo enkadre de la festo *Tago de Košice*	urbocentro
	14.00-15.20	Gazetara konferenco	SLOVAN, salono Zamenhof
	15.30-17.00	Kunveno de LKK kaj IFEF-estraro	SLOVAN, salono Zamenhof
	20.00-22.00	Interkona vespero	SLOVAN, kafejo Esperanto
Di 11.05	08.00-11.30	Informejo kaj bazaro	Domo de Arto, garderobo
	08.00-09.00	Ekumena diservo	Domo de Arto, malgranda salono
	09.30-11.30	Solena malfermo de IFK	Domo de Arto, granda salono
	13.30-17.00	Informejo kaj bazaro	SLOVAN, garderobo ĉe salono
	13.30-16.00	Faka Komisiono	SLOVAN, salono Zamenhof
	13.30-17.00	Libera ĝuo de la programo enkadre de la festo *Tago de Košice*	urbocentro
	18.00-20.00	Solena vespermanĝo antaŭ la balo	SLOVAN, kafejo Esperanto
	20.00-24.00	Balo	SLOVAN, kafejo Esperanto
Lu 12.05	dumtage	Informejo kaj bazaro	SLOVAN, garderobo ĉe salono
	08.30-11.30	Nepublika komitatkunsido	SLOVAN, salono Zamenhof
	13.15-14.15	Akcepto de estraro kaj landaj reprezentantoj ĉe ĉefurbestro	urbodomo
	15.00-17.00	Faka Komisiono	SLOVAN, salono Zamenhof
	19.00-21.00	Koncertvespero kun WARCHAL-ensemblo	Domo de Arto, granda salono
Ma 13.05	09.00-19.00	Tuttaga ekskurso	Bardejov
Me 14.05	08.30-11.30	Informejo kaj bazaro	Domo de Arto, garderobo
	08.30-11.30	Publika plenkunsido	Domo de Arto, malgranda salono
	13.30-17.00	Duontaga ekskurso	Vapora fervojo ĉe Košice
	19.00-21.00	Esperanto-koncertvespero	Dominikana Klostro
Ĵa 15.05	dumtage	Informejo kaj bazaro	SLOVAN, garderobo ĉe salono
	08.30-09.50	Ĉefaj fakprelegoj	SLOVAN, salono Zamenhof
	10.00-11.30	Fervojaj novaĵoj	SLOVAN, salono Zamenhof
	13.30-17.00	Faka Komisiono	SLOVAN, salono Zamenhof
	19.00-21.00	Nacia vespero	Domo de Kulturo
Ve 16.05	dumtage	Informejo kaj bazaro	SLOVAN, garderobo ĉe salono
	08.30-09.50	Faka Komisiono	SLOVAN, salono Zamenhof
	10.00-11.30	Movadaj aferoj	SLOVAN, salono Zamenhof
	13.30-14.50	La venonta kongreso prezentas sin	SLOVAN, salono Zamenhof
	15.00-16.00	Solena fermo de la 49a IFK	SLOVAN, salono Zamenhof
Sa 17.05	09.00	Forveturo al postkongreso en Altaj Tatroj	

Jarraporto de la sekretario – jaro 1996

Antaŭrimarkigo
La ordo de la raporto estas kiel tiu de la lastaj jaroj por faciligi komparojn. Pli detalajn informojn pri diversspecaj agadoj oni trovas en la lasta "Resuma jarraporto de la landaj asocioj" (IF 5/96 p. 75).

Niaj mortintoj
Listo de malaperintoj estos legata dum la plenkunsido en Košice.

1. Membrostato
Bonvolu rigardi "Membrostato de IFEF" (IF 2/97 p.22).

2. Interna laboro

2.1. Estrarkunvenoj
La estraro kunvenis dufoje (krom Hago), en Rosenthal (DE) marte (ne ĉeestas Sk pro portempa malsano) kaj en Plan Val Gardena (IT) septembre. Aldone ĉeestis, kiel gastoj, en ambaŭ Ĉk kaj en Rosenthal H.Pr. s-ro Joachim Giessner. La densajn tagordojn oni traktis tre kunlabore kaj konstrue.

2.2. Ĉefkomitatano
Li plenumis akurate siajn multflankajn taskojn; i.a. li forsendis unu cirkuleron kun la demandilo pri la landaj jarraportoj por la resumo de la vicprezidanto. Kune kun Ks/Rd li daŭre ĝisdatigis la adresaron de la IFEF-funkciuloj.

2.3. Vizitoj
Ankaŭ en 1996 estraranoj partoprenis en kelkaj aranĝoj. Menciinda estas ĉefe la tuta "Semajno pri kulturo" en Plan Val Gardena organizita de la itala landa sekcio (DLF) de FISAIC, en kiu partoprenis entute 16 samideanoj. Estis rapida kurso per videobendo *Mazi en Gondolando*, prelegoj, vizitoj kaj aliaj aranĝoj. Gravas ankaŭ la kelkpersona oktobra partopreno en la FISAIC-ĝenerala kunveno en Brissago (CH).

2.4. Evoluo en kelkaj landoj
Malbonŝance en kelkaj landaj asocioj de IFEF la agado iom stagnas.

3. Laborplano

3.1. Korespondа Servo
S-ro Sorin PORUPKA (RO) zorgas pri tiu helpservo.

3.2. Junularo
Nenio estas rimarkinda.

3.3. Faka Komisiono

3.3.1. Terminara Sekcio
En 1996 estis novaĵoj. La projekto *RailLexic* pluevoluis: eldoniĝis dua versio de la CD-ROM-diskedo kun la enkonduko de granda kvanto da novaj terminoj kaj ĉefe de tri aldonaj lingvoj, t.e. krom la jam konataj 11, ĉeĥa, dana, rumana.
La rilatoj por kunlaboro kun TEC (Terminologia Esperanto-Centro de UEA) jam de kelka tempo stagnas.

3.3.2. Fake Aplika Sekcio
En 1996, zorge de la sekretario kaj de Rd, aperis la 5a *Fervojfakaj Kajeroj*, alia grava atingo de IFEF.

3.5. Fervojista kontaktkunveno dum la 82a UK
En Prago (CZ) okazis fervojista kunveno. Vp István GULYÁS gvidis ĝin. Estis tri fakaj prelegoj kaj partoprenis 87 homoj el 19 landoj. Li ankaŭ priskribis la pasintan IFK en Hago kaj prezentis la venontan en Slovakio. Okazis ankaŭ vizito en la Eksperimenta Instituto de Ĉeĥaj Fervojoj en Cerhenice.

4. Aranĝoj

4.1. IFEF Skisemajno
La 37a IFES sukcese okazis 18.-24. 1996 en Kouty n. Des (CZ) kun partopreno de 39 homoj el 6 landoj (vidu IF 2/96, p. 26a).

4.2. IFK = IFEF-Kongreso
La 48a IFK okazis 11.-18.05.1996 en Hago (NL). Ĉeestis 295 partoprenan-

toj el 21 landoj.

Jen la plej gravaj eventoj:

a) La ĉefaj aranĝoj okazis en Zalencentrum, stacidomo Den Haag Central.

b) Dum la inaŭguro salutis s-ro Hans de MOOY por NL-Fervojoj, s-ro K. NELISSEN por BSSO (la loka FISAIC-sekcio), s-ino A.J. BAKKER-ten HAGEN por Esperanto-Nederlanda, s-ro Osmo BULLER por UEA, s-ino NOORDEWIER por TANEF kaj (dum la fermo) s-ro Gilbert SCHMIT por FISAIC.

c) Kolego Wilhelm BARNICKEL estis nomumita "Honora Membro" de IFEF kaj kolego Henning HAUGE ricevis "Oran Medalon" de FISAIC.

d) Prezentiĝis la ĉefa fervoja fakprelego. "La historio de la trajntrafikregejo en Amsterdamo" (verkis ĝin s-ro Jan Bultman). Estis ankaŭ diversaj interesaj "Fervojaj prelegoj/aktualaĵoj".

e) Okazis interesaj ekskursoj: unu duontaga al la grandega florekspozicio KEUKENHOF, en kiu estis milinoj da floroj kune kun la tulipo *Esperanto*, unu tuttaga al urbo Hoorn kaj per malnova "tram-linio" al Medemblik kaj ŝipe al Enkhuizen por la "Zuiderzee-Muzeo". Vizito en la stacio de Den Haag HS permesis spekti la novan rapidtrajnon *Thalis*.

f) Estis ĉarmaj aranĝoj, inter kiuj folklora dancvespero kaj sekva Esperanto-koruso, fervojista harmoniorkestro. Amuzaj estis la festa vespermanĝo kaj la internacia balo.

g) Menciindas ankaŭ la ebleco viziti la UEA-Centran Oficejon en Roterdamo kaj la Internacian Esperanto-Instituton en Hago mem.

5. Eksteraj rilatoj

5.1. UEA

La kontaktoj kaj kunlaboroj inter UEA kaj IFEF daŭre estas bonaj. IFEF ja estas la plej vasta kaj unu el la plej bone organizitaj fakaj esperantistaj asocioj.

5.2. La kontaktoj kaj kunlaboroj inter FISAIC kaj IFEF estas tre bonaj. Post la decido uzadi Esperanton en FISAIC nia afero plue marŝas danke al la francaj kolegoj.

Fina komentario

La ĝenerala membrara situacio montras denovan malkreskon. Kvankam tio estis jam antaŭvidita, ni ĉiuj devas klopodi haltigi tiun fenomenon.

Kun la nedungado de junuloj ĉe la fervojoj kaj la maljuniĝo de la membraro malkreskas ankaŭ la emo sin engaĝi en la naciaj kaj federaciaj taskoj, tiel preterlasante konsideri la strebajn zorgojn kaj la gravajn rezultojn, kiuj estis atingitaj de nia kategorio dum la lastaj periodoj.

La enkonduko de aliaj tri lingvoj en la projekto RailLexic montras al ĉiuj kiajn eblecojn ni havas antaŭ ni en la evoluigo de nia praktika laborkapablo sur internacia faka tereno, en kiu Esperanto povas ludi eĉ pli gravan rolon.

Ja, la fervojtekniko rapide evoluas kaj nia multfaceta profesio iĝas ĉiam pli altnivela. Ni konstante havu devizon: klopodi vidigi pluajn bonajn atingojn. Ni memoru ankaŭ pri la tre favora situacio ĉe FISAIC. Cetere, niaj kongresoj daŭre elmontras la kapablon kaj la entreprenemon de nia kategorio.

Grandaj kaj rapidaj ŝanĝoj en la fervojaj organizoj, privatigo de retoj, antaŭtempaj pensiigoj, ne dungado de junaj fervojistoj ktp. vere malhelpas nian agadon; se aldoniĝas la ekonomiaj kaj socipolitikaj malfacilaĵoj en multaj landoj, militkrizoj kaj ĝenerala timo de malboniĝo en la interŝtataj rilatoj certe oni facile komprenas, kiel ni estas malhelpataj en nia agado, sed ĉio ĉi ne devas tro bremsi nian elanon, nian entuziasmon.

Ni esperantistoj fervojistoj "aktive" esperis ankaŭ dum la jaro 1996.

Bolonjo, aprilo 1997

Romano BOLOGNESI, sekretario

Pli luma horizonto por la fervojo?

Dum la unuaj 30aj jaroj de ĉi tiu jarcento estis la kulmino de la perrela pasaĝer transporto. Jam dum la dua periodo de tiu jardeko regionaj fervojoj kaj multaj (vapor-)tramlinioj finis la servojn por la pasaĝeroj. La ĉefa kaŭzo estis la konkurenco de la aŭtobuslinioj, kiuj elkreskis kiel fungoj dumaŭtune, sed ankaŭ la posedo de propra aŭtomobilo ludis rolon. Post longa periodo de malkonstruado (escepte de mallonga ekviviĝo kaŭze de la dummilitaj cirkonstancoj) ŝajne ni nun finfine travivas revaloriĝon de la perrela trafiko. La konstruantoj de novaj fervojaj linioj, de tuneloj kaj viaduktoj same kiel la lokomotiv- kaj vagonkonstruantoj travivas orajn tempojn.

Tamen multo perdiĝis ...

Mi esploris la situacion en Nederlando de la translima fervoja trafiko en la jaro 1930 kaj komparis ĝin kun la nuna situacio.

Inter Nederlando kaj Germanio ekzistis tiam 13 translimaj fervojoj sur kiuj veturis minimume po tri pasaĝertrajnoj en ambaŭ direktoj; hodiaŭ ekzistas ankoraŭ kvin el ili. Sed feliĉe oni ne tuj malkonstruis la traceojn ...do restas iom da espero kaj pri tio mi poste diros ion.

Inter Nederlando kaj Belgio ekzistis en la jaro 1930 sep translimaj fervojoj, sur kiuj veturis minimume po tri pasaĝertrajnoj ambaŭdirekten. Hodiaŭ ankoraŭ ekzistas du el ili.

Tria limpasigo estas okcidenten: al Britio. Koresponde al rektaj trajnoj el Germanio en la jaro 1930 forveturis po unu dumtaga ŝipo ĉiutage el Vlissingen al Harwich kaj po unu dumnokta ŝipo ĉiutage el Hoek van Holland al Harwich. Hodiaŭ la ŝipoj forveturas el Hoek van Holland. Krom ĉi tiuj fervojoj translimen ekzistis ankaŭ diversaj tramoj, kiuj veturis ĝis najbarlanda urbo.

Historio! Jes, sed tamen ni antaŭvidas, ke kelkaj translimaj relinterligoj revenos! Ne nur bezone de plia regiona trafiko, sed ankaŭ bezone de grandrapidaj linioj.

Pri la grandrapida linio: post kelkaj jaroj estos preta tute nova linio inter Roterdamo kaj Antverpeno. Post tre longedaŭraj intertraktadoj inter Nederlando kaj Belgio la traceoj en ambaŭ landoj estas definitive fiksitaj. Pri la nova grandrapida linio al Germanio nenio ankoraŭ estas certa. Nur ke la nuna dutraka ĉeflinio de Arnhem al Düsseldorf ne sufiĉos estontece.

La tuta perrela trafiko revaloriĝas: reaperas tramoj en kaj ĉirkaŭ la grandurboj, reaktiveco de forlasitaj fervojoj estas postulo de multaj regionoj. Nur antaŭ kvin aŭ ses jaroj la fervoja linio inter la urboj Nijmegen kaj Kleve fermiĝis kaj jam nun ekzistas tre aktiva nederlanda/germana grupo, kiu fervore laboras por nova vivo sur tiu linio. La aŭtobuslinio, kiu ne nur interligas la du urbojn, sed samtempe servas vicon da vilaĝetoj survoje, ne kontentigas la klientojn. La fervojo ne estas malkonstruita, sed necesos elektrizado kaj modernigo. Sur la (eks-)fervojo inter la granda orientnederlanda industriurbo Enschede kaj la germana limstacio Gronau veturis ĝis la 70aj jaroj rektaj trajnoj de Amsterdamo al Münster (Westfalio). Post la fermo restis nur regiona aŭtobuslinio. La linio ekzistas ankoraŭ kaj pli kaj pli forta estas la alvoko al la aŭtoritatuloj, ke oni revivigu la linion. Nuntempe la fervoja industrio ofertas tre modernajn malpezajn motorvagonojn, ĉu dizelajn, ĉu elektrajn. Tiuj modernaspektaj trajnoj allogas pli da vojaĝantoj. Grava estas ankaŭ la frekvenco: nur kelkaj trajnoj ĉiutage ne utilas, minimume ĉiuhore oni devas trovi vojaĝeblecon.

La plej norda translima fervojo, inter la nordnederlanda urbo Groningen kaj la nordgermana urbo Oldenburg (-Bremen) apenaŭ eskapis pri fermo. Hodiaŭ veturas nur du trajnoj translimen. Ankaŭ en la norda provinco la voko aŭdiĝas, ke necesas pli regula, pli rapida trajninterligo inter Groningen kaj Bremen (-Hamburg-Skandinavio).

Mi opinias, ke la periodo de fermoj de linioj estas pasinta tempo. Nun oni parolu pri remalfermo, pri modernigo, pri novaj interligoj.

Wim van Leeuwen

El la kongresa lando

Tra regiono de la iamaj gnomoj

Meze de montaraj baroj, proksime de la urbo Zvolen, troviĝas fervoja linio Hronská Dúbrava-Banská Štiavnica. Tiu ĉi 20 km longa linio direktanta al la centra parto de la montaro Štiavické vrchy estas konata kiel 'Linio de la junularo'. Ĝi trairas la regionon kun riĉa mineja pasinto.

La origine etŝpura fervojo kun ŝpuro 1000 mm estis en la jaroj 1948-1949 alikonstruita por ŝpuro 1435 mm helpe de pli ol 40 mil junaj laborbrigadistoj. Kvankam temis pri plilarĝigo, oni rekte uzis neniun parton de la origina linio, kaj oni fakte konstruis tute novan linion, dum tri kvaronoj itineranta en direkto de la origina etŝpura fervojo kaj nur la lastaj 5 km estas konstruitaj sur nova traceo. En tiu ĉi parto oni konstruis ankaŭ tunelon. La nove konstruita linio estas pli rekta kaj ĝi itineras pli altnivele ol la origina linio, kiu plejparte kopiis la fluon de la rivereto Jasenský.

Restaĵojn de la etŝpura linio oni povas senprobleme trovi eĉ nuntempe, preskaŭ kvin jardekojn post la fino de ĝia ekspluatado. De zvolena stacia trakforkaro en fervoja stacio Hronská Dúbrava direktas relvoja taluso de la origina linio al rivero Hron, kiun la fervojo superveturis sur ligna dupiliera ponto, nuntempe anstataŭigita per benko por piedirantoj. Tra kurbigtranĉejo la linio plueniris inter domoj de Hronská Breznica, de kie ĝi itineris tra larĝa valo sur malalta relvoja taluso, nun parte perdiĝinta sub la novkonstruita ŝoseo.

Restaĵojn de la fervojo oni denove trovas apud deflankiĝanta ŝoseo direktanta al Banská Štiavnica. Tie ĉi oni sur benko trairas al la dekstra bordo de la rivereto Jasenský, kien post 300 metroj trairis ankaŭ la fervoja linio por pluitineri sur ĝi ĝis Banská Belá, en distanco 15 km. Malantaŭ kurbiĝo de la rivereto oni denove ekvidas la relvojan taluson, kiu poste senĉese zigzagas kaj ascendas inter rivereto kaj apuda montodeklivo ĝis proksimeco de la nuna fervoja haltejo Kozelnik. Malantaŭ la vilaĝo la linio denove ascendis tra arbaro ĝis rando de la vilaĝo Banská Belá, kie ĝi sur alta taluso transiris al alia valflanko, de kie ĝis fina stacio Banská Štiavnica gvidis la plej bela parto de la linio. La fervojo tie ĉi ascendis per ĝis 20‰ helpe de kelkaj pontoj kaj altaj talusoj la plej alte situantan lokon kaj per la same kruta ponto ĝi descendis al Banská Štiavnica, kie antaŭ la fina stacio oni povas spekti altan akvodukton.

La origina linio estis 22.895 metrojn longa, la trafiko sur ĝi oni komencis la 10an de aŭgusto 1873 kaj finis la 30an de oktobro 1949, kiam oni malfermis la novan linion. La etŝpura fervojo estis origine konstruita por bezono de la lokaj ercminejoj kaj lokaj fabrikoj. Pasaĝertrafikon oni komencis pli poste.

Se vi decidos viziti tiun ĉi belan regionon, vizitu ankaŭ la urban memorrezervejon Banská Štiavnica. La urbo situas en pentrinda loko – sur montodeklivoj de la ĉirkaŭaj montoj. Oni povas trovi tie ĉi historiajn memorobjektojn de preskaŭ ĉiuj konstrustiloj. Oni trovas ĉi tie domojn kun renesancaj kaj gotikaj portaloj, du kastelojn, pordegon situanta inter la urbaj fortikigmuroj, kelkajn preĝejojn eĉpestokolonon. Al turismaj allogaĵoj apartenas sendube ankaŭ la Minista muzeo en naturo kun ebleco de ekskurso al mezepokaj minejoj en profundo 40 metrojn sub la tersurfaco.

Jindřich Tomíšek

Grava sciigo

Ĉar nur malmultaj aliĝis al la antaŭkongreso en Ĉeĥio antaŭ la 49a IFK, Fervojista Sekcio de ĈEA anoncas al ĉiuj, ke la antaŭkongreso **ne** okazos.

Ladislav Láni
vicprezidanto de FS ĈEA

Ĉina trajno atingis 212,6 km/h

La 5an de januaro 1997 venis el la ringforma fervoja provlinio de la Ĉina Fervoja Akademio en la orienta ĉirkaŭurbo de Beijing la ĝojiga informo: Sub prezido de la Ministerio pri Fervojo oni akiris plenan sukceson en la sinteza provo pri grandrapido. La trajnrapido superis 200 km/h. La eksperimenta trajno flugis sur la provlinio kun la rapido de 212,6 km/h. Tio estas la plej granda rapideco de ĉina trajno en la nuna tempo.

La internacia normo de grandrapida trajno estas 200 km/h. Pro tio la Ministerio pri Fervojo celis atingi kaj superi ĉi tiun rapidon. La trajno por la grandrapida provo konsistis el elektra tren-lokomotivo de la tipo *Shaoshan 8* (SS 8) – fabrikita en Zhuzhou elektrolokomotivejo kaj Zhuzhou Esplora Instituto pri elektrolokomotivo – kaj el pasaĝervagonoj, faritaj en Puzhen vagonejo de Nanjing kaj en Changchun pasaĝervagon-fabriko.

La elektrolokomotivo tipo SS 8, vaste aplikita en la mondo, havas komputeran regadon kaj transmisian sistemon de radkompleto kun kavaj radaksoj, kaj estas ekipita per la en Ĉinio plej grandpovumaj alternkurentaj trakcimotoroj de po 900 kW, kun la lokomotiva difinita povumo de 3600 kW, kio donas superan akcelan kaj vetur-regadan funkcion. Ĉiuj akiritaj parametroj en la grandrapida provo montras, ke ĉiuj dinamikaj kaj sekurecaj normoj de la elektrolokomotivo kaj la pasaĝervagonoj de la tipo *Shaoshan 8* estas en la fajna sfero dum la grandrapida eksperimento super 200 km/h. La sukcesoj de la provo signifas, ke la ĉina trajno enviciĝis inter grandrapidaj trajnoj tra la mondo. Tio estas mejloŝtono en la historio de la evoluo de la ĉinaj fervojoj.

Han Zuwu
vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Esperanto-bibliotekoj kaj -muzeoj –

- vojoj ankaŭ al ne-esperantista publiko?

Neniam estos tro da aktivaj aŭ fervoraj adeptoj en la esperantista mondo, kaj kvazaŭ kiel proverbo, ni povus diri: "Ni ne atendu, ĝis la publiko venos al ni, sed ni iru en la publikon". En tiu senco bibliotekoj kaj muzeoj povas ludi gravan rolon, se temas pri publikaj rilatoj en- kaj eksterlandaj. Lastatempe atingis nin sciigoj de kaj dokumentoj el – laŭ ni relative novaj – muzeoj de Francio kaj Germanio. Pro la agado en la kadro de la kampanjo "Esperanto kaj turismo" konstateblas, ke nuntempe sur internacia nivelo pluraj bibliotekoj kaj muzeoj elradias la Esperanto-ideon/idealon.

La nunaj indikoj atestas, ke troviĝas Esperanto-bibliotekoj kaj -muzeoj en la landoj (laŭ alfabeta ordo): Aŭstralio – Aŭstrio – Belgio – Britio – Bulgario – Ĉeĥio – Finnlando – Francio – Germanio – Hispanio – Hungario – Italio – Luksemburgio – Nederlando – Norvegio – Pollando – Svedio – Svislando – Usono.

Aldonendas, ke parte temas pri veraj Esperanto-institucioj kaj parte pri institucioj, kiuj eldonas/is Esperanto-version de katalogoj aŭ varbiloj.

Cetere, eble iom flanke, sed ne malgrava por la Esperanto-turismo, menciindas multaj vizitindaĵoj (kasteloj, preĝejoj, folkloro k.s.). Apartan atenton meritas Antverpeno, nome: en la "Muzeo Plantin-Moretus" vizitantoj povas disponi pri sonbendo kun klarigoj en Esperanto; ĉu iu konas aliajn tiajn ekzemplojn? Ne estas forgesendaj la kontribuoj de la t.n. "Esperanto-ĉiĉeronoj", okaze de urbogvidadoj kaj vizitoj de turisme interesaj lokoj.

La kampanjo "Esperanto kaj turismo" havas duoblan celon: unuflanke montri, kio ĝis nun realiĝis (nacie kaj internacie), aliflanke instigi tiujn, kiuj volas kunhelpi, por ke pli kaj pli la internacia lingvo penetru en la turismon.

C. Borremans
Komisiito por "Esperanto kaj turismo"
Niedersachsenweg 9 b, DE-21244 Buchholz.

Venu al fervoja stacidomo por vidi veran homon

Longa vojaĝo per trajno donas diversajn spertojn. Vojaĝo kun nekonataj homoj dum tagoj estas kvazaŭ nova vivo. Tiu ĉi nova vivo komenciĝas en fervoja stacidomo. La homoj, same nove naskitaj, radias sian bonecon, kaj ili estas veraj homoj, sen masko, sen fiero kaj sen antaŭjuĝo. Por vidi tiujn belajn homojn venu al fervoja stacidomo.

Mi estas trajnestro kaj ofte vidas, kiam tempo de ekvojaĝo proksimiĝas, la senhoman kajon pleniĝi de homoj. Homoj marŝas tien kaj reen. Serĉas sidlokojn, amikojn, parencojn. Tiuj, kiuj venis frue, staras en malgrandaj grupoj, ili alparolas siajn karajn, dankas pro gastamo, lastminuta konsilo de gepatroj. Kiam iu gravulo vojaĝas per trajno la kajo pleniĝas de subtenantoj, policanoj, oficistoj, kaj la tuta loko zumadas pri aktivecoj.

Antaŭ nelonge mia kolego spertis jenon: Iun tagon trajno venis iom malfrue. La pasaĝeroj rapide saltetis en la trajnon. Ili preskaŭ ĵetis sian bagaĝon en la trajnon. Same kiel aliaj pasaĝeroj juna paro ankaŭ rapide estis transportinta sian bagaĝon en la trajnon kaj subite komprenis, ke ilia bebo estis netrovebla. Ili freneze komencis serĉadon de sia filo. Kiam ili ne trovis la bebon, la ploranta patro kuris al la trajnestro kaj petis lin, ke la trajno ne startu antaŭ ol ili trovis la bebon. Oni informis la staciestron. Oni anoncis per publika laŭtparolilo, kaj oni petis la pasaĝerojn serĉi la bebon. La polico ankaŭ lanĉis serĉadon. La ŝokita patro kuris al atendejo, esperante trovi sian filon tie, sed vane. La forira tempo jam pasis. La pasaĝeroj, policanoj, fervojistoj, ĉiuj kuniĝas al la granda serĉa operacio, kiel membroj de la familio de la ploranta paro.

Kiam tiom da tumulto estis sur la kajo, subite iu rimarkis kviete sidantan bebon sur la supra lito en unu kupeo. La bebo estis elportata de la kupeo, kaj oni montris lin al la gepatroj. Ili vidis sian filon kaj estis tre feliĉaj kaj ĉirkaŭbrakis unu la alian, kaj la tuta popolo tie gajis. Estis granda vidaĵo, la partopreno de ĉiuj en la ĝojo de la paro. Tiu kompatindulo en sia urĝo kune kun la bagaĝo metis ankaŭ sian filon sur la supra lito kaj tute forgesis tion.

Ili estis bonŝancaj gepatroj, sed ĉiuj ne estas tiaj. La bildo, kiun mi vidas, kiam la trajno ekiras estas malsama.Kelkaj bonkoraj patrinoj, edzinoj, estas plorantaj, ĉar ili ne povas toleri apartigon de siaj karuloj. Sed ili estas ĉirkaŭitaj de homoj, kiuj donas aplombon kaj amon por kontraŭstari la malĝojan momenton. Kelkaj junuloj kun granda entuziasmo ĝojige svingas siajn manojn, ĉapelojn, poŝtukojn. Ĉiu estas feliĉa kaj gaja.

Kiel bela, mirinda, la vera homo estas, humane partoprenas ĝojon kaj malĝojon de kunulo. Kiel li donas esperon kaj aplombon al bezonantoj.

Mi pensas, kiel bela estus la mondo, se ĉiu homo restus tiel ĉiam. Sed mia trajno moviĝas kaj haltas en sekvanta stacidomo. Denove la tuta vidaĵo ripetiĝas. Do, por vidi veran homon, venu al fervoja stacidomo!

S.S.Pradhan, Hindio

Aparta kupeo por virinoj

En Norvegio estis en antaŭaj tempoj kontrolkomisionoj por la fervojoj en la opaj distriktoj. En 1887 okazis en komisiono kunveno, ĉar edzino de konsulo dum fervojvojaĝo en dua klaso kupeo estis ĝenita de sinjoro. La kontrolkomisiono unuvoĉe decidis jene:

"Kiam sinjorino, kiu havas bileton por dua klasa kupeo, al staciestro aŭ konduktoro esprimas deziron pri restado en kupeo, en kiu ne estas sinjoroj, oni devas, se eble trovi tian.

Super la pordo de la kupeo oni metas ŝildon *Virina kupeo*. La ŝildo devas esti deponata en la konduktora vagono. Kiam la kupeo denove estas libera, aŭ kiam la trajno venos al la finstacio, la ŝildo estu deprenata."

Odd Kolbrek

Pri la lingva nivelo de IF

Leganto laŭdis la kolumnon kaj opinias ĝin 'tre valora kaj utila ĉu por aŭtoroj, ĉu por legantoj'. Dankon! Senskrupule ni do daŭrigu per jenaj rimarkoj pri IF 1997.2:

En la artikolo 'Fervojistoj veturas al la kongresurbo' (paĝo 19, maldekstra kolumno) ni mencias *konvenan trajnligon,* dum FT 5389, 7491 parolas pri 'trajnkonekso'. La *forvenditaj* litbiletoj eble estas tiomgrade forvenditaj, ke ili estas *elvenditaj*! Oni povas dubi, ĉu la trajnoj forveturas el la praga staci*domo*. Supozeble el la *stacio*. Kaj kvankam pagenda deviga IC-*suplemento* estas facile komprenebla esprimo al konantoj de pluraj lingvoj, FT 8398-8400 uzas *krompagon*.

Pri kreado de filmo (paĝo 24, maldekstra kolumno) deĵoris laboristoj da *akcident*trajno. Temas pri *help*trajno (FT 9174 aŭ 9175), eventuale pri *ambulanca* trajno (FT 9171).

Sur paĝo 29, la notico pri vagonoj, kiujn mendas DB kaj SNCF komune, aperas la vorto *malhelpatuloj*. Oni metis demandsignon pri ĝia taŭgeco. La signifo kompreneble egalas al *handikapulo*, sed ĉu ĝi devus anstataŭi 'handikapulo'n, ni pridubas.

La diferencon inter *forveturo, ekveturo* kaj *elveturo* ni volonte submetas al respondo fare de lingvaj kapabluloj. *Ekvetursignalo* (FT 8174) *elvetursignalilo* (FT 8235), kiu permesas *elveturon*, ja ne temas pri sama afero, sed kie estas 'for-'? Forveturhalo (FT 4457), forveturi antaŭhorar(temp)e (FT 6111)!

Dankon pro la intereso pri nia faklingvo.

Ĉi tie ni gratulu kaj danku al niaj hungaraj kolegoj, kiuj presis libroforme RailLexic, eldonon duan, en dulingvaj eldonoj Esperanto-nacia/nacia-Esperanto. Ili estas gravaj labordokumentoj kaj valoraj pruvoj de nia terminara laboro.

eho

Ricevinte prokraste IF 1997.1 ĉe ĝia dua paĝo mi trovis artikolon, kies lasta frazo alvokas al pritrakto de prifakaj dubaj terminoj. Traleginte unue la tutan periodaĵon, jen mi reagas al jenaj nocioj.

Magnetvojo

Siatempe la anglaj inventistoj proklamis, ke la produkto de industria revolucio, la vapormaŝino, muntita al radoj/radaksoj/aksoj, ruliĝanta sur reloj, unue en karbominejoj, poste surtere estas railway = **relvojo**. Baldaŭ la invento transiris al Eŭropo kaj iom post iom al aliaj kontinentoj. La fakuloj, kiuj iris al Anglio por ellerni la elementojn de liniokonstruado, vaporlokomotivoj kaj koncernaj vagonoj, reirinte hejmen nomumis la relo-rado-sistemon senescepte: **fervojo**! Post pli ol 150 jaroj la angloj restis ĉe sia esprimo. dum mondvaste estas uzata fervojo kaj en la praktiko, kaj en la faka literaturo kaj en la reciproka traduka literaturo. (Mi bazas ĉi tiun mian aserton sur de miaj prifervojaj reglamentoj en 16 eŭropaj lingvoj). En urboj evoluis la **tramvojoj**, sur kies kanelitaj reloj veturas la tramoj (ne tramveturiloj). Ĉe grandaj urboj la **subtera fervojo** estas ĉiam pli anstataŭigata per **metroo**. Ĉe deklivaj terenoj oni konstruis dentrelon meze de relparoj: **dentfervojo**. Ĉe abruptaj terenoj estas konstruitaj jen **funikularoj**, jen **telferoj**. Koncerne ĉi lastan, la samtempuloj faris stultaĵon, kiam ili emis subigi ĝin al fervojo (dratfervojo, kablofervojo, eĉ gondoloj: kablotramo), kvankam ĉe ĉi tiu transportsistemo ekzistas nek reloj, nek radoj. Nun venas la nova elektra linearmotora sistemo, ĉe kiu sub magneta flukso ŝvebas la veturiloj, estanta ankoraŭ en pli aŭ malpli sukcesa eksperimenta fazo. Por ne ripeti la saman mispaŝon kiel ĉe telferoj, mi trovas tre celtrafe adopti la germanan esprimon Magnetbahn al **magnetvojo**. Des pli, ĉar ankaŭ ĉe ĉi tiu sistemo ekzistas nek reloj, nek radoj. (Rememoru la fakan prelegon *Trajno sen radoj*). Ĝia difino estu konciza, analoge al fervojo: transportsistemo funkcianta laŭ (principo de) magnetŝvebiga

tekniko.

Al ĉi tiu temo altrudiĝas la korekto de la titolo sur paĝo 14: **Nivelpaseja** gardisto**d**ometo en fervoj**a** muzeo. Miaopinie la fervoja gardistodometo estas efektive fervoja voktodometo aŭ nur simple **voktodometo**.

Inĝ. Ludoviko SEKEREŜ

Specialaj fervojaj biletoj



Dum intertraktado de aŭstria kaj ĉeĥa ministroj de la eksterlandaj aferoj la 16an de oktobro trafikis sur la fervoja linio Hrušovany nad Jevišovkou-Valtice město en sudorienta Ĉeĥio speciala trajno kun salonvagono de la unua ĉeĥoslovaka prezidento T.G. Masaryk. Por memorigi tiun ĉi tagon kaj trajnon la Ĉeĥaj Fervojoj (ČD) eldonis specialajn edmonsonformatajn biletojn, disdonatajn al la pasaĝeroj de trajnakompana personalo. La biletoj estis en du variantoj – unu verdablanka por speciala trajno kun teksto ĉeĥlingva "Traktado de ministroj de la eksterlandaj aferoj de aŭstria kaj ĉeĥa respublikoj. Speciala vapora trajno Hrušovany n.Jev.-Valtice město 16.10.1996", alia estis bluablanka kun teksto "Salonvagono de la prezidento T.G. Masaryk. Memora bileto. Traktado de ministroj de la eksterlandaj aferoj de aŭstria kaj ĉeĥa respublikoj 16.10.1996".

Ambaŭ biletoj estis agrabla detalaĵo de la bone preparita ago kaj sendube kontribuis al bona nomo de la Ĉeĥaj Fervojoj.

Jindřich Tomíšek

La Bergenfervojo

En 1934 la ĉefestraro de Norvega Ŝtata Fervojo eldonis la serion "Norvega Vojaĝlibro" konsistantan el 8 libretoj. Unu el ili temis pri la Bergenfervojo. Jen eltiraĵo de la enkonduka parto de ĝi:

"Mi miras, kion mi vidos trans la altaj montoj". Tiel komenciĝas konata kanto, verkita en 1858 de la norvega verkisto Bjørnstjerne Bjørnson, pri la vojaĝsopiro de la junularo, kaj pri la baranta forto de la norvegaj montoj.

Poste estas faritaj multaj breĉoj en la malmolegan baraĵon, kiu la montoj estis, por pliigi da interkomunikiĝon en la tuta lando.

Kiel la plej multefika trapenetro estiĝis la Bergenfervojo – la unua ĉeffervojo trans la montarbaraĵo inter la orienta kaj okcidentsuda Norvegio – la nuntempa "reĝovojo" inter la du plej grandaj urboj en Norvegio. La inaŭguro de la Bergenfervojo en 1909 estis unu el la plej gravaj progresoj por la norvega interkomunikiĝo. Unu afero atestas ĉi tion sufiĉe klare, – la vojaĝtempo Oslo-Bergen mallongiĝis ĝis preskaŭ unu kvarono de tio, kio ĝi antaŭe estis kun vaporŝipo sur la ĉeftrafikvojo laŭ la marbordo.

Krom tio la Bergenfervojo en pluraj manieroj fortigis la norvegan vojaĝemon, kaj precipe branĉon de ĝi – la turisman trafikon.

Odd Kolbrek

Urala ĉeffervojo

Rusajn ferajn vojojn komencis konstrui en Uralo[1] la servutaj aŭtodidaktoj Efim Alekseeviĉ kaj lia filo Miron Efimoviĉ Ĉerepanovoj.

Ĝis nun estas konservita skribaĵo de la 19a de aŭgusto 1834: "Vaporiranta 'diliĝenco' estas finkonstruita, kaj por ĝia irado konstruiĝas grizkrudfera (gisa) trako. Kaj por gardi la 'diliĝencon' oni konstruas lignan remizon". Ĉi tie temas pri la unua vaporlokomotivo, kiu estis ekkonstruita de la tagilaj[2] aŭtodidaktoj. Tiu ĉi invento aperis ne subite. Por la evoluo de la minaĵaj kaj metalurgiaj entreprenoj en Uralo oni en tiu tempo ekstreme bezonis transportilojn multe pli fortajn ol ĉevaloj kun ĝiaj veturiloj, kaj tiu "diliĝenco" transportis "... kun rapido de 13-15 verstoj hore ... ĝis tri tunojn da erco ĉiufoje."

Ĉi tio donis fortegan impulson al tio, ke ekde la jaro 1836 en Rusio komenciĝis konstruado de la unua fervojo apud la ĉefurbo de Rusio Sankt-Peterburgo. Tiu unua rusia fervojo estis destinita nur por amuzaj vojaĝoj de la cara kortego.

En februaro 1870 komitato de la fervojoj de Rusio decidis agnoski uralan fervojon absolute necesa, kaj envicigi ĝin en fervojojn "plej necesajn".

Julie 1871 komenciĝis elserĉo de la vojdirekto. Komenciĝis konstruado, kaj la 27an de februaro 1878 veturis la unua labortrajno de la urbo Permo ĝis la urbo Jekaterinburgo. La distanco estas 669 verstoj. La 1an de oktobro 1878 estis malfermita regula trafiko. Ekde tiu tempo funkcias Urala Fervojo, kiun oni post multaj jaroj nomis Sverdlovska. Tiel ĝi nomiĝas ĝis nun.

Hodiaŭ, post pli ol 100 jaroj feraj fadenoj de tiu ĉi olda ĉefvojo situas kvazaŭ densa aranea reto, en la provincoj Perma, Sverdlovska kaj Tjumena, kiel en apartaj distriktoj de la ĉelabinska kaj kurgana provincoj kaj en parto de la respubliko Udmurtio.

REŜETNIKOV Vladimir, Rusio

[1] Uralo estas granda teritorio de Rusio, kiu situas ĉirkaŭ 1500 kilometrojn oriente de Moskvo.
[2] Niĵnij Tagil estas urbo, kiu situas 100 kilometrojn norde de la urbo Jekaterinburgo (eksa Sverdlovska)

Niaj jarkunvenoj

Jubilea jarkunsido de hungaroj

La tradicia jarkunsido de la Hungara Fervojista Esperanto-Asocio (HFEA), kiun partoprenis la deputitoj de la Fakgrupoj, okazis la 1an de februaro 1997. La jarkunsido okazis en la signo de 40jara jubileo, ja, la organizita enlanda fervojista E-movado jure kaj laŭleĝe ekfunkciis antaŭ 40 jaroj. La jubilean kunsidon partoprenis ankaŭ Oszkár Princz, sekretario de Hungara Esperanto Asocio (HEA), krome ses veteranaj membroj (ankoraŭ vivantaj inter la fondintoj).

S-ro István Gulyás, la prezidanto de nia asocio faris festparolon. Li komencis la historian retrorigardon ĉe la fino de la pasinta jarcento (1898), kiam en Hungario aperis la unua artikolo pri Esperanto, verkita de Lajos JAKAB sub la titolo *Mondlingvo ĉe la fervojoj*.

Ĝis la dua mondmilito ne estis speciala fervojista organizaĵo, tamen multaj fervojistaj esperantistoj tre aktive agadis kaj elstaris en la landa movado. Post la dua mondmilito unue la fervojistoj komencis organizi la movadon, en kiu elstaris Lajos KORSÓS, Simon CSÓRA, László BORONKAY, Lajos ÁKOS, Márton

HOLLAY, Lajos TAKÁCS kaj d-ro István BÁCSKAI. Inter la jaroj 1950-1956 pro politikaj aferoj devige silentis la movada vivo.

Inter la jaroj 1957-1982 la movada vivo estis eksterordinare impeta kaj bonrezulta. Unu post la alia multaj fakgrupoj fondiĝis kaj aktivis. Oni amase vizitis al lingvokursoj kaj diligente studis la internacian lingvon; eĉ en la Oficireduka Instituto de MÁV pli ol jardeko okazis fakultativa instruado de Esperanto. En la jaro 1957 ekfunkciis la Fervojista Fako de Hungara Esperanto Asocio; kaj ekde 1957 kontinue aperas la faka revuo Hungara Fervojista Mondo. La entuziasmaj gekolegoj en 1962 eminente aranĝis la 14an IFEF-kongreson en Budapest. En tiu jaro aperis hungara-esperanta kaj esperanta-hungara fervoja poŝvortaro; en la oficiala fervoja horaro la klarigoj aperis ankaŭ en Esperanto. Dum multaj jaroj oni aranĝis pliperfektigan kurson por la movadaj gvidantoj. Ĉiujare oni aranĝis Landan Amikan Renkontiĝon okaze de la "Fervojista Tago".

Pluraj eminentaj fervojistaj esperantistoj havis gravan postenon ankaŭ en la internacia movado. Estas menciinde, ke s-ro Károly RÖDÖNYI, la generaldirektoro de MÁV iĝis membro de la *Honora Patrona Komitato de IFEF* pro liaj multaj kaj valoraj kontribuoj al la enlanda kaj internacia fervojista Esperanto-movado.

En 1982 la duan fojon okazis IFEF-kongreso en Hungario, kiun la partoprenintoj honoris per la karesnomo *Kongreso de bonkoreco*. De tiu jaro nia landa asocio estas membro de FISAIC.

La Hungara Terminara Komisiono tre aktive, diligente kunlaboris kun la Terminara Komisiono de IFEF. Inter la unuaj nia komisiono tradukis la Fervojan Terminaron de IFEF (kaj UIC) al la hungara lingvo kaj eldonis ĝin je la utiligo.

En tiu periodo okazis politika reĝim-ŝanĝo, kio portis al ni ankaŭ malfavoraĵojn. Malkreskis la ŝtata kaj socia subtenadoj (kaj financa kaj morala) de nia movado. En tia situacio nia organizaĵo tamen kuraĝis aranĝi la 47an IFK en urbo Pécs, kiu estis iom pli modesta ol la antaŭaj, sed tamen tre bonsukcesa.

Por trovi "firman teron" por nia movado ni en 1995 devis elekti novan vojon, nome esti jure/leĝe memstara organizaĵo. Ni akiris tion, kaj ekde la 1a de januaro 1996 ni jam estas sendependa de HEA, memstara organizaĵo sub la nomo "Hungara Fervojista Esperanto-Asocio" (HFEA), sed kunlabore kun HEA. En tiu ĉi nova situacio ni entuziasme laboras plu, esperebie niaj ekonomiaj kaj ceteraj malfacilaĵoj estas nur provizoraj, estonte ni povos venki super ili, kaj denove venos florepoko al nia movado.

Post la festparolo s-ro István Gulyás transdonis honordiplomon kaj modestan memoraĵon al la invititaj kaj ĉeestantaj membroj, kiuj estas inter la fondintoj de la postmilita fervojista Esperanto-movado. Ĉiuj gastoj alparolis, dankis la primemoron, kelkaj eĉ spicis la festparolon per rakonto de agrablaj epizodoj.

En la dua parto de tiu jubilea kunsido okazis la oficiala jarkunsido de la Hungara Fervojista Esperanto-Asocio. La estraro de HFEA raportis pri la 1996jaraj agado, rezultoj kaj problemoj, krome ankaŭ pri la financaj aferoj, raporto de la revizia komisiono, pri la budĝeto kaj laborplano por 1997. La deputitaro de la fakgrupoj kontribuis per viglaj alparoloj, kompletigoj per indikoj, eventoj de sia loka fakgrupo kaj ceteraj proponoj. Fine la asembleo aprobis la raportojn pri la jaro 1996, la budĝeton kaj la laborplanon por la jaro 1997 kaj decidis nepre aranĝi la tradician Landan Amikan Renkontiĝon sub la signo de nia jubileo en la unuaj sabato kaj dimanĉo de julio.

János Patay

★ ★ ★

Jarkunveno de NEFA

NEFA (Norvega Esperantista Fervojista Asocio) plenumis sian jarkunvenon 1997 gvidite de Rolf Bergh vendrede la 7an de marto 1997 en la ĉefa stacidomo de Oslo.

La jarraporto por 1996 atestas pri altnivela aktiveco.

Dum la jarkunveno la prezidanto kaj ĉiuj estraranoj reelektiĝis. Jen la komisiitoj:

Prezidanto: Rolf Bergh

Vicprezidanto: Per Johan Krogstie
Sekretario: Per Engen
Kasisto: Odd Kolbrek

Per Johan Krogstie

Okazontaj:

Rumanio
Rumana Esperanto Fervojista Asocio okazigos sian jarkunvenon je la 8a-10a de aŭgusto 1997 en la fama ripozejo VATRA-DORNEI. Informojn kaj aliĝilojn bonvolu peti ĉe:
Rumana Esperanto Fervojista Asocio, Str. Politechnicii Nr.1, Ro-2200 Brasov.

Germanio
Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) kore invitas siajn eksterlandajn geamikojn al sia tradicia jarkunveno.
Aliĝiloj havebla ĉe GEFA-sekretario Hans-Jürgen Riehn, Karlsbader Str. 89. DE-08355 Rittersgrün.
Organizanto: Reinhard Stoll, Sudetenstr. 4, DE-91154 Roth.

Post striko

En la tagoj 4.-8. de februaro 1997 okazis en Ĉeĥio historie la unua kaj samtempe la plej longa striko de fervojistoj, dum kiu totale haltis la fervoja trafiko.

Ĝenerala striko de la fervojistoj, proklamita fare de Sindikata Asocio de la Fervojistoj plene montris la realon, ke nur tre emfazigita protesto, kiu paralizos la publikon kaj la ekonomion de la lando, devigos la registaron pripensi, ke dum la pasintaj sep jaroj, oni en Ĉeĥio prilaboris neniun fundan koncepton de publika trafiko, precipe tiu de fervoja. Male oni preparis iujn ne ĝisfunde prilaboritajn solvojn kiel likvido de fervoja trafiko sur preskaŭ triono de la fervoja reto, poetapa maldungo de 40 mil fervojaj dungitoj (40%), limigon de la servoj favore al neekologia ŝosea trafiko ktp.

Malgraŭ minacoj kontraŭ strikantoj per puno pro neleĝeco de la striko eĉ per maldungoj la strikantoj sentime kaj firme daŭrigis sian proteston, dum kiu dungitoj de la plej granda ŝtata entrepreno devigis la registaron trakti kaj sin okupi pri la malĝoja stato de la fervojo. Nuntempe ankoraŭ ne estas plene klara, ĉu oni en praktiko plenumos la atingitan kompromison, per kiu la striko finiĝis.

Fino de la striko tamen pruvis, ke fervojistoj bone komprenas sian laboron. Dum nur kelkaj horoj oni sukcesis la grandan, dormantan koloson nomatan Ĉeĥaj Fervojoj denove revenigi al normala ekspluatado.

Ĉu la trafikministerio sukcesos prilabori kaj proponi al la registaro tian trafikan strategion, montrante la direkton, per kiu estonte iros la Ĉeĥaj Fervojoj? Ĉu oni ĝisfunde esploros mastruadon de la Ĉeĥaj Fervojoj kaj okaze de la trovitaj mankoj deduktos kaj akceptos la bezonatajn konkludojn por resanigi la fervojojn? Ĉu neniu estos punata pro tio, ke li aliĝis al la striko postulante fine klaran vojon gvidantan al pli bona estonto de la fervojo en Ĉeĥio?

La unuaj rezultoj estas jam konataj. Funda kontrolo de la mastrumado trovis iujn gravajn mankojn kaj pruvis, ke plimulto de la postuloj postulataj dum la striko estis prava. Estis elektita nova ĝenerala direktoro de ČD inĝ. Vladimír Sosna anstataŭ inĝ. Rudolf Mládek, kiu demisiis. Speciala komisiono de la fakuloj prilaboras koncepton kiel stabiligi Ĉeĥajn Fervojojn kaj trovi konvenan vojon por estonta periodo.

Ni do esperu, ke la proksima estonto solvos la problemojn kaj donos al ni favoran respondon al multaj supre medciitaj demandoj ...

Jindřich Tomíšek

INTERNACIA FERVOJISTO
1997.3
49a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
Erna Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso +45 98 80 15 99.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos fine de junio: 15.06.1997.

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Fervoja antologio

Kadre de sia 50a jubilea kongreso, okazonta en la urbo Aalborg 16a-22a de majo 1998 IFEF alvokas ĉies kunlaboron cele al publikigo de eta antologio rilatanta al fervojo.

Povas temi pri

1. Originala verko, eventuale jam publikigita.
2. Traduko el kiu ajn lingvo, eventuale jam publikigita.

La longeco prefere ne preterpasu kvin paĝojn.

Se eble, la aŭtoroj sendu sian kontribuaĵon ankaŭ sur diskedo (programoj: WordPerfect por Windows, Winword aŭ en ASCII-formo.

Limdato: 31a de oktobro 1997.

La kontribuaĵon bonvolu sendi al la IFEF-sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4, IT-40139 Bologna.

Se vi konas indan verkon aŭ verkeron laŭ la supre indikita longeco, kaj ne povas mem traduki, bonvolu same signali ĝin al la supra adreso.

Aparta komisiono selektos la verkojn laŭ literatura kaj faka niveloj.

Por tradukaĵoj bonvolu nepre aldoni la originalon kun ĉiuj bibliografiaj indikoj, kaj se la verko jam aperis, lokon kaj daton de la publikigo.

IFEF

Fervoja Koresponda Servo

S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galatí



Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.

Aldonu se eble internacian respondkuponon. Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Rumanio.